

Berne et Hauteville, 16.9.1990

Concerne: référendum contre la LCR (norme 2,50 m pour les poids lourds)

Madame, Monsieur,
Chère consoeur, cher confrère,

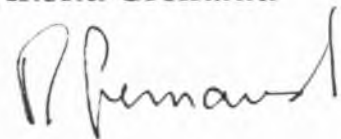
Est-il vraiment heureux qu'un pays puisse s'offrir une votation populaire sur la largeur des camions, à l'heure où les problèmes les plus graves harcèlent le monde ?

Accepter massivement la loi sur la circulation proposée par le Parlement, c'est aussi une façon de dire qu'il y a mieux à faire, dans notre démocratie, que de contester l'adaptation d'un texte légal à une réalité quotidienne qui a fait ses preuves aussi bien dans les transports publics que privés.

Pour encourager les citoyens à partager ce point de vue, je vous remets un commentaire d'un conseiller national ainsi que deux articles de confrères. Ces textes font partie d'un envoi de douze articles, diffusés de façon à vous assurer une bonne exclusivité régionale.

J'espère vivement que cet envoi vous sera utile, et je vous prie d'agréer, Madame, Monsieur, chère consoeur, cher confrère, mes cordiales salutations.

Raymond Gremaud



Annexe: 1 commentaire d'un conseiller national
2 articles

LE SEXE DES ANGES

Faut-il dire qu'il est un heureux pays celui qui peut s'offrir une votation populaire sur la largeur des camions alors que des problèmes fondamentaux se posent à lui quant à son avenir européen et mondial; alors que des problèmes fondamentaux subsistent dans le domaine de l'écologie aussi ?

J'ai de la peine à croire à notre bonheur à cet égard. Je suis au contraire inquiet pour notre démocratie: de tels sujets prennent un temps précieux que chacun pourrait consacrer à des réflexions plus importantes.

Disons-le sans ambage: la discussion sur la largeur des camions n'aurait même pas dû être portée devant un parlement déjà surchargé. C'est un objet qui est manifestement de la compétence du Conseil fédéral.

Il est préoccupant de voir des milieux politiques, dont certains ont des responsabilités jusqu'au gouvernement, compliquer la bonne marche des affaires de notre pays en l'empêtrant dans de longues disputes sur des matières qui ne devraient pas faire l'objet d'une politisation.

En effet, quant au fond du problème, que signifie le fait de porter de 2,30 à 2,50 m la largeur autorisée des camions ? Cela veut dire que nous nous adaptons à la réalité: la majorité de nos camions bénéficient d'une dérogation et ont déjà cette nouvelle largeur.

La solution proposée permet de s'adapter aux dimensions européennes, notamment en ce qui concerne la possibilité de transporter des palettes normalisées. De plus, on évitera désormais que nos camions soient construits sur mesure avec un surcoût que nous payons tous!

Comme les Byzantins, nous devisons tous du sexe des anges alors que des problèmes existentiels se posent à nous. Il faut voter oui à la LCR et balayer une opposition absurde pour que l'on arrête de nous proposer de tels débats politiques.

Paul-René Martin
Conseiller national

LCR
SECURITE D'ABORD

Il faut poursuivre sans désespérer tout ce qui se fait pour limiter l'hécatombe sur nos routes. Les diverses actions entreprises par les pouvoirs publics dans ce domaine ont déjà porté leurs fruits: nos routes ont été aménagées, la signalisation routière perfectionnée; on a organisé des campagnes de prévention des accidents. On a limité la vitesse des véhicules; les voitures que nous conduisons aujourd'hui, sont dotées d'équipements toujours plus sophistiqués.

Ces efforts n'ont pas été vains. On enregistre avec satisfaction que de 1980 à 1989, le nombre des morts dans les accidents de la circulation a diminué, passant de 1246 à 932 (- 25 %).

Tant mieux! Pourquoi dès lors s'arrêter en si bon chemin ? Il y a sûrement encore des progrès à réaliser.

On peut par exemple améliorer les règles qui concernent la circulation. C'est ce que viennent de faire les Chambres fédérales qui ont amendé la loi sur la circulation routière. Sur les quelque 25 modifications apportées, neuf sont en relation directe avec la sécurité sur nos routes.

On prévoit par exemple que les personnes qui accompagnent les élèves conducteurs dans les courses d'apprentissage devront à l'avenir être plus expérimentées.

Celui qui refusera de se soumettre à une prise de sang pourra être privé de son permis de conduire. Ce permis pourra être retiré aussi à tous ceux qui ne sont pas aptes à conduire un véhicule pour cause d'alcoolisme, de toxicomanie ou pour des raisons d'ordre caractériel.

Les conducteurs qui, à plusieurs reprises, auront enfreint les règles de la circulation pourront être astreints à des cours d'éducation routière.

Il sera interdit de fixer le salaire d'un chauffeur en fonction des kilomètres parcourus.

Enfin tous les appareils qui rendent inefficaces le contrôle radar seront interdits.

Il y aura toujours des conducteurs dangereux et inconciens. Le but de la révision est de donner les moyens aux autorités de faire leur éducation ou de les empêcher de mettre en danger sur nos routes la vie des autres.

On peut se demander dès lors quelles sont les raisons qui ont poussé certaines organisations écologistes à lancer le référendum contre cette loi. Une seule raison: elle contient une disposition nouvelle, portant de 2,3 m à 2,5 m la largeur maximale d'un véhicule.

"Cela va favoriser encore le développement du trafic routier lourd qui encombre déjà nos artères", disent les responsables du comité référendaire. Or on sait que maintenant déjà la toute grande majorité des camions ont une largeur de 2,5 m, en particulier le 95 % des véhicules de transports publics. Cette action référendaire est donc une pure manifestation politique.

La nouvelle loi sur la circulation routière apporte des améliorations bienvenues. Il faut l'approuver.

René Vernaz

Circulation routière
UNE BONNE LOI POUR DEMAIN

En octobre dernier, les Chambres fédérales ont adopté une modification de la loi sur la circulation routière. Elle prévoit notamment un droit de recours des communes contre les mesures touchant la circulation sur leur territoire - la compétence gouvernementale de faire mesure et publier la consommation de carburant des véhicules automobiles - la fixation à 23 ans révolus de l'âge minimum des accompagnateurs d'élèves conducteurs - le retrait, pendant au moins deux mois, du permis de conduire d'un conducteur qui se serait opposé à une prise de sang - l'interdiction du versement d'un salaire à la tâche aux conducteurs professionnels - l'élévation légale à la norme internationale, soit de 23,0 m à 2,50 m. de la largeur maximale des véhicules.

Ce dernier point a provoqué le lancement d'une demande de référendum. Son succès est dû essentiellement aux signatures suisses alémaniques, puisque 5,5 % seulement ont été recueillies en Suisse romande. Les auteurs de cette démarche avancent des arguments essentiellement écologiques. Ils oublient que, se fondant sur les dispositions légales en vigueur, le Conseil fédéral a déjà pu ouvrir les routes principales et de nombreuses traversées de localités à des "poids lourds" de 2,50 m. Ainsi 70 % des véhicules de transports publics et camions ont cette dimension; la plupart des gens n'y ont jamais prêté attention.

Compte tenu des dimensions des palettes standard, les véhicules de 2,30 ont une capacité de près d'un quart inférieure à celle des camions de 2,50 m; il en faut donc plus, moins bien utilisés, pour transporter la même quantité de marchandises. C'est un gaspillage qui devrait déplaire aux écologistes. Du reste, l'augmentation de la largeur assure aux véhicules une plus grande stabilité et permet de les doter d'équipements de freinage plus efficaces. Certes, une partie de nos routes ne se prêtent pas au trafic de poids lourds de plus de 2,30m.; mais l'usage pourra en être interdit en se fondant sur les dispositions particulières prévues.

La normalisation visée permettrait à la Suisse de s'adapter à la réalité actuelle du transport routier européen. Elle tiendrait aussi compte de l'évolution probable vers le transport combiné rail/route par caissons et conteneurs standard chargeables exclusivement sur des poids lourds aux dimensions européennes. Après avoir introduit la taxe sur les poids lourds et, récemment, s'être vigoureusement opposées au passage même provisoire de camions de 40 tonnes sur notre territoire, nos autorités feraient enfin un pas positif. Notre économie aurait, elle-même, tout à y gagner.

Roger Delapierre